

guerra delle lobby in Confindustria

Il caso | *Troppi debiti nelle associazioni territoriali, si moltiplicano i conflitti per accaparrarsi soci e quote. Esplode il caso di Rovigo e Padova*

CRISTINA GIUDICI

■ **MILANO.** La marea dei 60mila artigiani e dei piccoli imprenditori, che hanno inondato le piazze di Roma, non è stata solo una protesta dettata dalla disperazione. La richiesta di soluzioni urgenti al governo che verrà è anche un guanto di sfida lanciato da Rete Imprese Italia all'immobilismo di Confindustria.

Infatti le giunture del sistema confindustriale scricchiolano. Ecco perché diverse associazioni territoriali stanno pensando di federarsi, accorpate servizi, o addirittura fondersi. Esattamente come hanno fatto alcune aziende per sopravvivere alla crisi.

Interpellati, i dirigenti confindustriali parlano di si-

Le piccole imprese hanno ormai lanciato il guanto di sfida all'organizzazione guidata da Squinzi

nergie per razionalizzare i costi e offrire servizi più competitivi agli associati, che premono per avere migliore assistenza in cambio di (onerose) quote. Un processo che si sta verificando sulla spinta della riforma Pesenti di Confindustria, che si propone di snellire la burocrazia interna e dimezzare le associazioni territoriali - si sta infatti valutando anche la fusione di Bologna con Modena e Reggio Emilia.

Ma dietro questo processo si celano anche conflitti fra lobby territoriali per accaparrarsi soci e quote. Perché, come ammette con schiettezza il presidente della Confindustria di Cuneo, Franco Biraghi, (4.800.000 euro di

bilancio nel 2013 raccolti grazie alle quote di 1.149 aziende, circa 50 in meno rispetto al 2012) «le aziende morose sono circa il 10 per cento: un tasso ormai fisiologico con cui dobbiamo fare i conti perché non le possiamo né vogliamo espellere», spiega Biraghi a **Pagina 99**. La morosità degli associati è un tabù che fino ad ora nessun dirigente confindustriale ha voluto rompere, ma sta riducendo i bilanci non più solidi delle associazioni industriali locali. Ed ecco perché la Confindustria di Cuneo sta valutando con quella di Asti e di Alessandria una federazione, che porti alla loro fusione.

L'ingegnere Paola Malabaila, presidente di Asti, (1.149.000 euro di bilancio e 240 aziende) che recita il ruolo della Cenerentola, non pare molto favorevole. «Prima devo parlarne con i miei associati», reagisce con fermezza, mentre il direttore di Alessandria, Fabrizio Riva, invece nega che ci siano problemi di bilancio: «Si tratta solo di una necessità di unirsi per razionalizzare i servizi ed essere più competitivi», afferma. È chiaro, però, che la valutazione delle fusioni dipende anche dai costi e dalla crisi, che ha colpito la burocrazia elefantica di Confindustria.

Ad Alessandria, per fare un esempio tra gli altri, dei 2 milioni di bilancio, quasi un milione finisce ogni anno solo nel costo del personale per 20 dipendenti fra staff e specialisti, che offrono i servizi.

Paradigmatico è il caso di Rovigo, circa 500 aziende, che rappresentano la somma di quelle ereditate dalla fusione con l'Api, l'associazione delle piccole industrie, su cui si vociferava un passivo del bilancio da diversi anni (nel 2010 la Confindustria di Rovigo perdeva 967mila euro). Vessata anche dalla desertificazione industriale, Rovigo sta subendo, pare, una pres-



ROMA Assemblea di Confindustria, intervento di Giorgio Squinzi

ROBERTO MONALDO/LAPRESSE

sione da parte della sorella più grande, la vicina Padova, per spingerla a una fusione. Le nostre fonti a Rovigo dicono che il passivo del suo bilancio sia un problema causato in passato dalla fusione con le piccole imprese di Api, che per non pagare le quote hanno scelto di uscire dall'organizzazione.

La Confindustria di Padova, che ha 6 milioni di bilancio e rispetto al 2012 ha perso un centinaio di aziende, conferma l'esistenza di un dossier aperto sulla fusione con Rovigo e una nostra fonte precisa: «Rovigo fa un terzo dei nostri ricavi. E sia chiaro che deve essere una fusione, non una somma di due associazioni». Tradotto:

prendiamo tutto noi, associati e poltrone perché siamo più forti. E allora l'interpretazione che si può fare, comprovata dai fatti, è la seguente: è cominciata la guerra fra i ricchi.

O meglio delle lobby territoriali basata sulla concorrenza di servizi, il numero di associati, il peso industriale perché la Confindustria, con la crisi economica e di rappresentanza, nessuno può più vivere di rendita. Chiosa infatti il direttore di Unindustria di Rovigo, Renzo Moro. «Il problema non è il nostro bilancio, ora lievemente in attivo. Non voglio affrontare l'argomento della fusione, che dipende soprattutto da logiche politiche».

IN BREVE

Tav, in volantino minacce di morte

■ «Condanna a morte» dei responsabili della repressione nei confronti del movimento No Tav attraverso un «tribunale rivoluzionario». Questo annuncia la lettera firmata dai Nuclei Operativi Armati (Noa), recapitata ieri presso le sedi dell'Ansa di Torino e Roma. Si tratterebbe di un avvertimento a seguito dell'arresto di quattro militanti con l'accusa di terrorismo, avvenuto lo scorso 9 dicembre. «I Nuclei

Armati Operativi - si legge nel documento - sono pronti all'azione diretta nei confronti dei mandati e degli esecutori della strategia repressiva che sta togliendo libertà e prospettiva al movimento no tav. Le accuse, ridicole, di terrorismo richiedono una risposta forte che dimostri, rapidamente, che non siamo inermi. Ora è il momento di praticare la lotta armata di liberazione, i terroristi sono loro, noi siamo i partigiani della libertà». Da Torino, scrivono, inizieranno a «svegliare le coscienze proletarie e rivoluzionarie».

AUTO

stato francese e cinesi salvano Peugeot-Citroen

■ Il gruppo francese Psa (Peugeot-Citroen) ha chiuso il 2013 con una perdita netta di 2,3 miliardi di euro, dopo i 5 del 2012. Un allarme rosso per il quale a Parigi val bene una nuova messa. La famiglia Peugeot, da secoli solitaria al volante del gruppo dell'auto, è stata costretta a rinunciare alla sua indipendenza facendo entrare nell'azionariato lo stato francese e un partner cinese, la Dongfeng, a sua volta controllato al 100% dallo

stato. Ognuno dei tre soci avrà il 14%, una quota quasi equivalente a quel 15% che lo stato francese detiene ancora nella Renault, rivale storico di Psa.

L'operazione permette un aumento di capitale di 3 miliardi di euro, 800 milioni ciascuno per i due nuovi soci, meno di 100 da parte della famiglia, il resto sul mercato attraverso dei buoni di sottoscrizione per azioni. La speranza del triumvirato al volante è che il mercato

premi questa soluzione e l'aumento di capitale possa arrivare fino a 4 miliardi.

Bilancio in rosso seppure meno denso di quello dell'anno scorso, governo con un *ménage à trois* tutto da verificare, il consiglio di amministrazione di Psa ha anche anticipato al 31 marzo l'entrata in servizio del nuovo presidente al posto di Philippe Varin. Si tratta di Carlos Tavares, portoghese, grande esperto di auto, strappato in qualche modo al rivale Renault l'anno scorso dove, da numero due, disse che gli sarebbe piaciuto fare il numero uno. Licenziato e riassunto.

F. PAT.

LAVORO

il sindacato tedesco contro i repubblicani del Tennessee

■ La vicenda della bocciatura del sindacato alla Volkswagen di Chattanooga potrebbe avere una ripercussione negativa per l'occupazione nel Sud degli Stati Uniti. Il capo del sindacato Volkswagen in Germania, Bernd Osterloh, ha infatti dichiarato che, visto il clima negativo che c'è per la rappresentanza del lavoro in certi stati governati dai repubblicani, il sindacato tedesco farà di tutto per impedire nuovi investi-

menti. Non è una boutade qualsiasi: le decisioni strategiche prese dall'impresa tedesca devono infatti essere approvate da un consiglio di 20 persone, metà delle quali sono sindacalisti. Per aprire una fabbrica, insomma, serve il voto del sindacato. Ma, dice Osterloh, «Se la concertazione non verrà garantita, difficilmente voteremo a favore di un nuovo impianto». Il sindacalista tedesco dice di essere rimasto

scottato dal clima anti-sindacale creato ad arte dagli eletti repubblicani in Tennessee. L'idea della concertazione viene vista come il fumo negli occhi da molta parte della politica Usa, mentre i sindacati della Auto Workers Union speravano in una vittoria proprio per cercare di avviare una nuova fase nella storia del sindacato americano.

La Volkswagen ha comunque fatto sapere che, a prescindere dalla presenza del sindacato, ha intenzione di istituire la commissione di fabbrica nella quale discutere le decisioni strategiche che riguardano l'organizzazione del lavoro.